

EVOCACIÓ I RECUPERACIÓ HISTÒRICA

“És l’hora, doncs, que la democràcia espanyola i les generacions vives que hui en gaudeixen honren i recuperen per sempre tots els que directament van patir les injustícies i greuges produïts, per uns o altres motius polítics o ideològics o de creences religioses, en aquells dolorosos períodes de la nostra història. Per descomptat, els qui van perdre la vida. Amb ells, les seues famílies. També els qui van perdre la seua llibertat per patir presó, deportació, confiscació dels seus béns, treballs forçosos o internaments en camps de concentració dins o fora de les nostres fronteres. També, en fi, els qui van perdre la pàtria per ser conduïts a un llarg, aborronador i, en tants casos, irreversible exili.”

LLEI 52/2007, de 26 de desembre, per la qual es reconeixen i amplien drets i s’estableixen mesures a favor dels qui van patir persecució o violència durant la Guerra Civil i la Dictadura. BOE núm. 310, de 27 de desembre de 2007 (versió valenciana del BOE, 28 de desembre de 2007, suplement núm. 9).



[7]



[8]

- [7] Port d’Alacant. Il·lustració. Paco Roca. Los surcos del azar, 2013.
 [8] Tram abandonat de vies del Transsaharià a la rodalia de Bou Arfa. 2013. © Família Mataix

Stanbrook, 1939. L’exili cap al nord d’Àfrica

COMISSARI: Ricard Camil Torres Fabra

COORDINACIÓ GENERAL: Norberto Piqueras Sánchez
 Marisol Sánchez Puértolas

La Universitat de València desitja expressar el seu agraïment a totes les institucions, organitzacions i particulars que han contribuït amb el préstec dels seus béns, sense la col·laboració dels quals no hauria pogut realitzar-se aquest projecte.

Matías Alonso, Rafael Arnal, Arxiu de la Democràcia - Universitat d’Alacant, Helena Bonet, Pilar Bonet, Josep Antoni Collado, Companyia Hongaresa de Teatre, Cristina Escrivá, Toni Esteve, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, Fundació Caixa Mediterrani-Biblioteca Gabriel Miró d’Alacant, Fundació Pablo Iglesias, Família Mataix, Família Muñoz Castanyer, Toni García, Laura Gassó, Sonsoles Giner, Clara Icardo, MacDiego, Pascual Marzal, Josep Medina, Carmina Mendoza, Antoni Miró, Museu Naval de Cartagena, Museu Valencià d’Etnologia, Juan Carlos Narbona, Emili Payà, Vicenta Pérez, Associació Stanbrook. Centre d’Estudis i de Documentació de la Memòria Republicana, Família Roca-Torrijo, Paco Roca, RTVE, Arantza Torrecillas

Centre Cultural La Nau. Sala Estudi General
 Del 29 de setembre al 30 de novembre de 2014

Horari

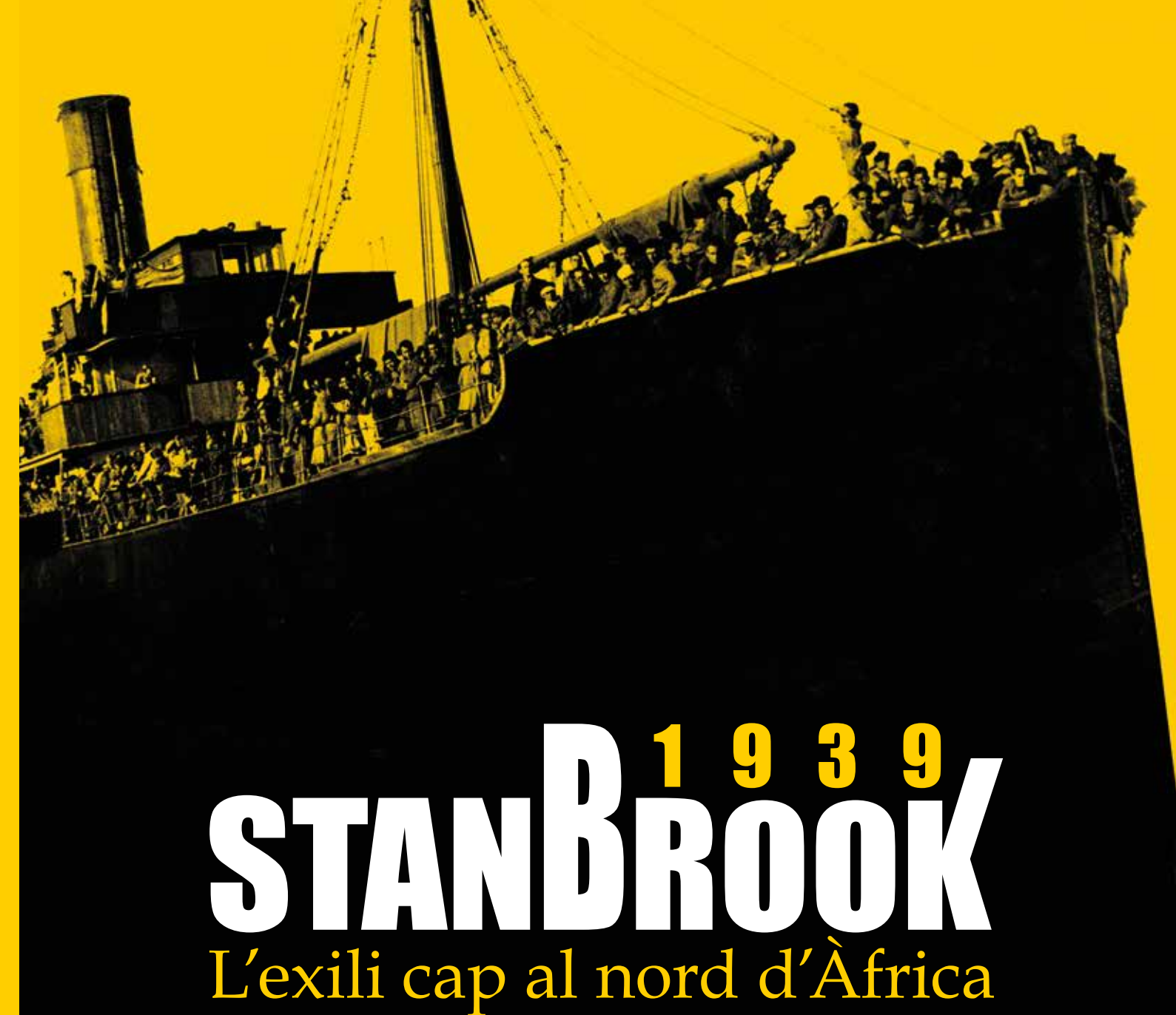
Accés lliure:
 De dimarts a dissabte, de 10 a 14 hores i de 16 a 20 hores
 Diumenges i festius, de 10 a 14 hores

Visites guiades:
 visites.guiades@uv.es
 Tel. 963864922 – Pilar Pérez

Més informació:
 www.uv.es/cultura
 www.operaciostanbrook.org

CENTRE CULTURAL
LA NAU
 UNIVERSITAT DE VALÈNCIA

Imagem coberta: L’Stanbrook al port d’Alacant. Fons Rodolfo Llopis. Biblioteca Gabriel Miró. Alacant. | Disseny Espirellus



1939 STANBROOK L’exili cap al nord d’Àfrica

Amb la col·laboració de l’il·lustrador Paco Roca



[1] Heraldo de Aragón. 30 de març de 1939. Col·lecció Matías Alonso

STANBROOK, 1939. L’EXILI REPUBLICÀ CAP AL NORD D’ÀFRICA

El 28 de març de 1939 salpava del port d’Alacant amb rumb a Orà el mercant Stanbrook amb 2.638 persones a bord. Es tractava de l’últim vaixell que transportà refugiats republicans que intentaven fugir de la repressió franquista. En un principi, el vaixell de la companyia naviliera France Navegation havia de carregar tabac, taronges i safra, però el seu capità, el gal·lès Archibald Dickson, vist el drama que contemplava de milers de republicans amuntegats al port, va decidir embarcar el major nombre possible de persones.

Arran del perill que representaven els bombardejos i el bloqueig naval franquistes, va optar per partir vora les 23 hores, sense encendre cap llum, per evitar ser detectats pels rebels. L’Stanbrook, amb capacitat per a una vintena de tripulants, es va dirigir cap a Orà, on va arribar unes vint hores més tard.

Al llarg de la travessia, aquest vaixell de càrrega va estar a punt d’escorçar-se diverses vegades. L’excés de pes i la distribució poc uniforme del passatge humà feren que el viatge fóra d’allò més perillós.

En arribar al port d’Orà, les autoritats franceses negaren autorització per al desembarcament dels viatgers, tot i les gestions en tal sentit efectuades pel diputat socialista Rodolfo Llopis, que únicament aconseguí permís perquè dones i infants abandonaren el vaixell. Quasi un mes després es permetia baixar a la resta del passatge, ateses les lamentables condicions higièniques que amenaçaven amb brots epidèmics. La seua destinació fou els camps de concentració francesos del nord d’Àfrica, en unes condicions infrahumanes.

Mitjançant una sèrie d’objectes, documents, mapes, fotografies, imatges, audiovisuals i il·lustracions de Paco Roca aquesta exposició aspira a recordar de forma fidedigna i didàctica l’odissea de la trajectòria de l’Stanbrook i examinar la sort que van córrer els seus passatgers.



FINAL GUERRA

Després de la batalla de Terol (15 de desembre de 1937 fins al 22 de febrer de 1938), les tropes franquistes partiren el territori republicà en dos i conqueriren tot seguit una gran part de la província de Castelló. Frenades a la línia XYZ, l'exèrcit republicà va aprofitar per a iniciar l'ofensiva a l'Ebre. La victòria es decantà pels rebels gràcies a la seua tremenda superioritat material. El tancament de la frontera francesa impedí a la República abastir-se d'equipament, sobretot pesant, i el canvi de la política internacional després del pacte de Munic, amb França i la Gran Bretanya cedint davant Hitler i Mussolini, la deixava en mans de l'enemic, qui, amb el camí expedit, inicià la conquesta de Catalunya. Amb tot, la retirada esgraonada republicana fou un èxit gràcies als plans de Negrín i Rojo. Plans que s'estenien a una nova retirada cap als ports mediterranis per a evitar una rendició sense condicions, però el colp de Casado, la deserció de la flota de Cartagena i la rendició de Menorca desferen les esperances republicanes i, amb la caiguda de Madrid, els fronts s'enfonsaren. L'única esperança de fugida es trobava en els ports mediterranis.

[2] Republicans espanyols desembarcant de l'*Stanbrook* al port d'Orà, 30 de març de 1939. FOT-029271. Fundació Pablo Iglesias

STANBROOK

Després de la deserció de la flota republicana, el 5 de març de 1936, l'armada franquista passava a bloquejar, el 8 de març, tota la zona mediterrània i l'accés de vaixells als ports quedà pràcticament paralitzat. Malgrat tot, quaranta embarcacions de diversos tipus aconseguiren esquivar el bloqueig. Trenta-nou arribaren a les costes del nord d'Àfrica i una altra, el *Galatea*, partí de Gandia amb Casado, la seua comitiva i un parell de centenars de presoners italians. Però sens dubte fou l'*Stanbrook* el que aconseguí el major èxit en l'empresa. Salpà d'Alacant el 28 de març amb 2638 refugiats a bord. El vaixell, un mercant d'escàs tonatge, reeixí a evitar la flota franquista gràcies a l'habilitat del seu capità, el gal·lès Archibald Dickson, qui, esbalaït per la gentada que s'apilotava al port d'Alacant, va permetre l'accés de tal quantitat de persones. La travessia resultà una autèntica odissea no exempta de riscos, ja que la nau va estar a punt de sotsobrar diverses vegades a causa de l'enorme sobrecàrrega humana que transportava.

ELS ALTRES VAIXELLS

La singladura de l'*Stanbrook*, per la seua envergadura en el pla humà i totes les dificultats salvades durant la travessia, es va convertir en el referent més palpable de l'exili al nord d'Àfrica, però no s'ha d'obviar que altres vaixells també aconseguiren esquivar l'encerclament franquista i arribar a la seua destinació. Ports com els de València, Gandia, Alacant, Cartagena o Almeria veieren partir un bon nombre de vaixells amb evacuats, però cal recordar que també salparen altres naus de menor calat des de ports secundaris, com ara Sagunt, el Perelló, Cullera, Dénia, la Vila Joiosa, Santa Pola o Àguilas (Múrcia), amb diversa fortuna. Gràcies a totes aquestes embarcacions, un mínim de 10.000 persones aconseguiren arribar a les costes africanes mediterrànies, encara que l'exili al nord d'Àfrica no havia de ser un llit de roses per als nousvinguts. De tota manera, noms com els de *Rodwin*, *African Trader*, *Lizardieux*, *Ronwin* o *Marionga* s'afegirien als de l'*Stanbrook* com a mostra de la fugida de la repressió franquista.



[3]

[3] Antoni Miró. *L'Stanbrook*. Sèrie l'exili, 2009. Universitat de València. UV2571



[4]

[4] Carta d'identitat de refugiat d'Antonio Gassó Fuentes. 1947. Fons Laura Gassó

[5] Refugiats espanyols al camp d'internament de Relizane (Algèria). 1939. Núm. 40. Propietaris: Álvaro Ponce de León, Lorenzo Carbonell i Juan Ripoll Yvars. Arxiu de la Democràcia. Universitat d'Alacant.

[6] Refugiats espanyols del camp de Bou Arfa (Algèria) treballant en la construcció del Transsaharià, 1941. FOT-005993. Fundació Pablo Iglesias.



[5]



[6]

CAMPS

Tot i que les autoritats franceses eludien emprar el terme camp i encara més el de *concentració*, la realitat era tota una altra. Aquests es dividien en diversos tipus: camps de treball, camps de càstig, camps d'internament, camps de semilibertat i camps disciplinaris, deixant de banda els CARS, centres d'arrest domiciliari, emprats per a deixar fora de la circulació els considerats rebels.

Poques diferències trobem entre els uns i els altres. Tots eren supervisats i vigilats per militars amb una imperant disciplina castrense. Tant és així que s'impatrien diversos tipus de càstigs a les considerades faltes de disciplina.

L'organització dels camps era uniforme. Un militar d'una certa graduació feia de cap de camp i en última instància era el responsable d'interpretar el reglament, comú per a tots. Aquest s'envoltava d'un grup de subordinats, generalment militars de graduació mitjana, encarregats de "fer funcionar el camp", a les ordres dels quals hi havia els suboficials, la tropa (mercenaris marroquins, senegalesos, etc.).

Violar el reglament, que a vegades ni tan sols era conegut pels exiliats, implicava diversos tipus de sanció: des de l'advertència o el calabós per a les infraccions més lleus fins a la presó i el confinament en penals o

L'EXILI AL NORD D'ÀFRICA

Igual com ocorregué amb els bandejats a la França continental, el destí immediat dels emigrats al nord d'Àfrica, especialment a Algèria, seria l'internament en camps de refugiats, batejats per les autoritats franceses amb el nom de *centres d'accueil*, eufemisme emprat per a referir-se als camps de concentració, sense oblidar que els elements considerats més perillosos –comunistes i anarquistes– foren internats directament en presidis com el de Kasserine o Fort Lyautey (avui Kenitra).

TRANSSAHARIÀ

La invasió alemanya de França el 1940 va comportar la creació de l'anomenada França de Vichy sota la presidència del mariscal Pétain, un règim que en la pràctica estava sotmès als alemanys amb l'aparença d'un govern autònom, que, en realitat, era col·laboracionista amb els vencedors.

Els alemanys van imposar una sèrie d'exigències als vençuts consistents a proporcionar mà d'obra (semiesclava), aliments, primeres matèries i productes elaborats per a contribuir a l'esforç bèl·lic.

En aquest context va aparèixer el faraònic projecte de la construcció del ferrocarril Transsaharià per part de les autoritats col·laboracionistes franceses, la finalitat del qual era unir les colònies subsaharianes amb la costa mediterrània del nord d'Àfrica mitjançant una xarxa ferroviària que travessava el Sàhara, superior als 2.000 km.

Amb això es pretenia alimentar de primeres matèries, especialment carbó i ferro, la metròpoli –amb destinació final a Alemanya o per als seus interessos– evitant que s'exportaren per l'Atlàntic, per esquivar així la possibilitat de ser interceptats pel bloqueig aliat.

Per a construir-lo es va recórrer a la mobilització massiva de mà d'obra, que no era altra que refugiats de diverses nacionalitats, entre els quals, republicans espanyols al nord d'Àfrica, obligats a treballar en la xarxa ferroviària en unes condicions extremes, suportant temperatures superiors als 50° C en hores de treball, amb una alimentació desequilibrada i insuficient i amb greus carències de subministrament d'aigua; sense oblidar una disciplina laboral fèrria, més castrense que altra cosa, raó per la qual els càstigs eren el pa de cada dia.

El projecte va quedar completament paralitzat després del desembarcament aliat al nord d'Àfrica al novembre de 1942 i del desmantellament de les institucions col·laboracionistes de Vichy.